

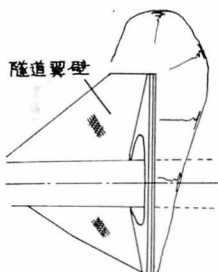
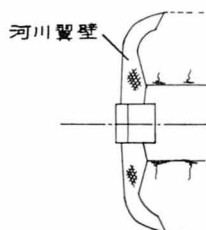


2. 橋台翼壁



3. トンネル坑口翼壁

4. 翼壁平面図



掘を防止するため、またはトンネルの坑口で左右の土砂をささえるために設けられた土留をいう。橋台の場合翼壁の終りは、法尻(のりじり)を巻き込んだ方が自然の形であり、法尻の洗掘そのほかに対しても安全である。最近ではコンクリート、鉄筋コンクリートが盛んに用いられるが、往時はほとんど石積であったので、袖石垣と同意語。(尾崎 寿) **よくりゅうしゃ 抑留車** 事故その他の事由により発送整備車の輸送を一時中断して、一時かぎり途中の駅に預け留めおくことを抑留といい、その留めおかれた貨車を抑留車という。抑留した事由が除去されると、抑留を解除して輸送を継続する。(佐藤 章)

よくく 予告 (英) notice 運転用語で通告者が通告者の直系の者以外の者を介して通告することをいう。駅長が機関士に対して列車運転上の主要事項について通告する必要があるとき、その駅長が自身で通告することではなく、隣接停車場の駅長を介して機関士に通告するようなことを予告といっている。——通告。(三和達忠)

よこすかせん 横須賀線 東海道本線大船駅から南下し、浦賀海峡に近い久里浜駅に至る 23.9km の線。東海道線に属し線路等級は甲線である。明治 22・6 大船・横須賀間が開通し、昭和 19 年久里浜駅まで延長された。この線は最初横須賀軍港の軍用線として建設されたものであるが、沿線には江ノ島、鎌倉、逗子等の観光地があるほか、住宅地として好適であるためますます発展し、通勤・通学および観光輸送に重大な役割をもっている。全線複線で、電車化され東京・横須賀間の電車はとくにひん度が大きい。(森 倅寿)

よこはましえいきどう 横浜市営軌道

1 事業者の概要

名称 横浜市。所在地 神奈川県横浜市磯子区滝頭町。資本金 208,848 万円。おもな事業 軌道業のほか一般乗合旅客自動車運送事業路線 258km および一般貸切旅客自動車運送事業。軌道従業員 1,777 人 保有車両 電動客車 207、電動貨車 10 両。

沿革 明治 33・9 資本金 100 万円の横浜電気鉄道株式会社を設立し、同 37・7 神奈川・大江橋間 2.6km の営業を開始した。その後逐次路線を本牧、磯子、西戸部、弘明寺方面に延長したが、大正 10・4 横浜市がこれを買収して市営とし現在に至っている。

る。

2 軌道線(開業線) (次ページ)

3 沿線の観光地 野毛山(野毛坂停留場)、横浜公園(横浜公園前、花園橋停留場)、三溪園(本牧三溪園前停留場)、大桧橋・山下公園(日本大通停留場)。

4 運輸概況

項 目	年 度	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)		111,603	107,087	106,596
人 キ ロ (千)		409,941	299,844	302,094
旅客収入(千円)		1,164,041	1,135,048	1,127,923
運輸雑収(〃)		17,901	20,953	24,119
収入合計(〃)		1,181,942	1,156,001	1,152,042
営業費(〃)		1,244,481	1,175,379	1,165,103
営業利益(〃)		△ 62,539	△ 19,377	△ 13,061
営業係数(%)		105	102	101

(志村幹雄)

よこはましん 横浜線 東海道本線東神奈川駅から中央本線八王子駅に至る 42.6km の線。東海道線に属し線路等級は乙線である。明治 41 年横浜鉄道株式会社によって建設され、大正 6・10 政府に買収され横浜線と改められた。田園地帯を走り戦時中は相模原海軍工廠の工員および貨物輸送を担い、戦後は京浜地帯への通勤および駐留軍関係輸送に貢献している。昭和 16 年全線電車化した。沿線には相模国分寺跡、高ヶ坂石器時代遺跡および国分尼寺銅鐘等の古跡ならびに重要文化財がある。

(森 倅寿)

よこもち 横持 駅構内の 1 つの積卸場から他の積卸場へ、または同一積卸場内で貨物を人力または小運搬車で移動することをいい構内移送ともいう。貨物の積卸をするには直積または直卸をするのが最も理想的であるが、それができない場合でもこの横持作業をできるだけ少なくすることが望ましい。荷主が通運業者に横持作業をさせた場合には作業料を支払わねばならず、荷役作業の能率も低下する。(近藤正弘)

よさんせん 予讃線 予讃本線およびこれから分岐する内子および宇和島の 2 支線の総称。線名はこの線のおとっている伊予(いよ)讃岐(さぬき)両国の文字をとった。(森 倅寿)

よさんのだんりょくせい 予算の弾力性 (英) flexible budgetary system 予算は定額に固定されるところが特長であったが、予算制度が企業にとりいれられるにおよび、予算が固定されることは、経済事情の変動等に対応し企業的に経営することを阻害する致命的欠陥となった。国鉄の予算は国会の議決を経て決定されるが、国会は常に開会されているわけではないので、必要に応じて随時予算を増額することはできない。国会開会中でも予算が成立するまでには、相当の期間があるので臨機の処置をとることができない。この欠点を補うため予算に付与される自律的な変更措置を弾力性という。

国鉄予算の弾力性としては次の 3 つがある。

- (1) 予算総額を増額する場合
- (2) 総額を変えず各経費予算の相互流用による場合
- (3) 予備費を使用する場合。

1 予算総額の増額

国鉄予算に弾力性をもたせるため、日本国有鉄道法(昭和 23・12・20 法律第 256 号)においては、[その事業を企業的に経営することができるように、需要の増加、経済事情の変動その他予測することができない事態に 대응することができる弾力性を与えるものとする]と定めている。また弾力性をもたせる具体的措置